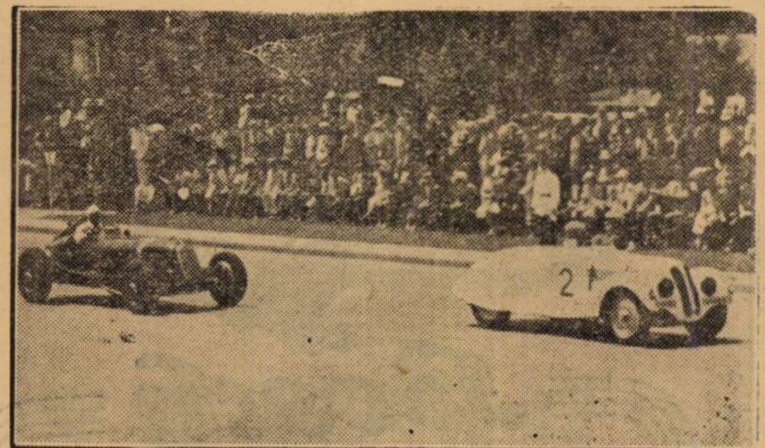


In primul plan, Petre Cristea, câştigătorul probei de cat curse, urmat de maghiarul Sztricha, în plină viteză.

ASPECTE

Ascuns câteva zile, în dosul unei perdele generale de nori, care au plâns şiroaie interminabile, îngrijorând regia şi „artiştii” „Marelui Premiu”, — soarele, discul acesta fără de care (aţi observat, nu e aşa?) nu se poate face nimic, — chiar şi aspectele's anoste fără el, — a patronat zâmbitor, pe un cer ca de coastă de azur (sau de... Bucureşti, dacă nu aveţi nimic de spus), regalul de eri.

Totul a fost la înălţime: regia, spectacolul, publicul, serviciul ordinei, traseul, etc. Dar cei mai la... înălţime au fost cronometrorii, instalaţi comod, cu toate ustensilele necesare, într'o tribună a lor, cocoţată la 3 metri deasupra solului (adică a asfaltului).

Dacă s'ar fi aflat pe acolo vre-unul suferind de mania colecţionărilor ar fi rămas cu un of la inimă.

Zeci de cronometre, de felurite mărci şi dimensiuni, deasupra lor tronând cronometrul electric cu bandă.

— Dar ce face acolo dragă, întrebă o dudue, transmite cu aparatul ăla ca la C. F. R.?

Cum îi zice?

— Seismograf, — completă vecina ei cu aerul cel mai sigur de pe lume, continuând să soarbă (din ochi, fireşte) pe Heinemann, inalt, delicat, timid ca o şcolăriţă şi... pistruiat.

Marginile traseului, cât vedeai cu ochii, par'că aveau două dungi albe de var: poliţia în costume de vară.

Băncile, — adică tribuna, — din preajma startului au început să se populeze.

Sexul frumos domină.

Şi ca număr şi ca înfăţişare. In curând bulevardul Buzdugan e un câmp imens cu mii de flori, de nuanţe variate la infinit, cu toalete unele mai nostime şi originale ca altele, ca la un concurs de croială şi fantezie.

— —Ia te uită domnule ce de cuconet!...

— Păi nu ştii că extremităţile se atrag: sexul slab vrea... senzaţii tari.

Ora nouă nu mai e departe şi nici... insolaţia.

Umbreluţe cochete încearcă să reţină furia razelor solare în timp ce domnii îşi construesc urgent coifuri din ziare, plagiind pe Napoleon sau pe... cavalerii societăţilor de pompe funebre.

Maşinile s'au aliniat pentru prima probă.

Un ţignal strident şi prelung pleacă dela locul startului, se transmite „din post în post” mai departe, acoperă traseul în timp record, limpezindu-l până la.... imaculare, şi întorcându-se de unde a plecat, (cine mai e în stare să creadă că pământul nu e rotund).

Un steag a fâlfâit şi apoi a căţat subit spre asfalt.

Un uruit puternic şi apoi maşinuţele de cilindraţie mică încep să bâzâe văzându-şi de drum. Bâzâiala se termină cu victoria lui Calcianu.

Al doilea start, a doua porţie de emoţii.

— Ne bate neamţu.

— Dar ce, ai noştri sunt de carton?

— Nu-s de carton dar au... maşinile aşa.

In fine au plecat. Neamţu — Heinemann, — pe o maşină albă B. M. W., imaculată, se strecoară vigilent pe viraje şi conduce detaşat, cu o mână sigură, şi cu intenţii de... fotogenie.

In urma lui, Mişu Sontag plecat prost — la locul 8, — aleargă la disperare şi ajunge în locul doi.

— In ce formă e Sontag! se extazia un admirator.

— Cum să nu fugă bine, dacă e în zi bună, e ziua lui: Duminică.

Intr'un viraj, Calcianu nu mai ţine cont de regulament şi o ia razna printre vilele cochete băgând spaimă'n spectatori.

I se topise o piesă la motor iar duduilor a început să li se topească pe faţă cosmeticurile, pudra curgând la vale, dusă de picurii de transpiraţie.

— Quelle chaleur, ma chére.

— Vraiment. Ingrozitor. Nu mai pot.

Mai dă-mi encore o limonadă.

Şi pistruiatul a câştigat aplaudat, eşind din „carlingă” ieneş şi cu graţii de vedetă.

La motociclete, Kraus urmează exemplul conaţionalului, o ia în cap şi dus e.

— —Cum îl cheamă pă primu' dom'le?

— Kraus.

— Nu e adevărat.

— ?!!?

—Păi nu vezi dom'le că: Radu l-a chemat.

Kraus, unificat cu motorul, se duce glonţ, intră'n viraje frumos, precis.

In urma lui, Niculici realiza o cursă admirabilă pentru ca în ultimul tur să i se rupă pinionul tocmai când era primul român.

— Ei aşa noroc mai zic şi eu, — punctă cineva mucalit.

Ultima probă: categoria curse. Maşina lui Heinemann e în cap — însă o conduce Cristea.

— Ia te uită ce s'a îngrăşat neamţu! constată uluit un neofit.

— Ei vezi, că merg şi ai noştri dacă au maşini?!...

Intre timp cursa îşi vedea de drum.

Maşinile „sburau” una după alta.

— Ei, ai văzut ceva?

— Nimic.

—— Atunci a fost...

— Ştiu, vrei să zici că a fost Caracciola.

— Nu, Petre Cristea.

Tururile se succed, li se pierde numărătoarea (numai în public, căci sus la cronometrori totul merge strună), iar soarele e perpendicular prăjind nemilos, braţe, obraji, chelii...

E aproape ora unu şi uruitul a stopat.

E seria pupăturilor, a felicitărilor, florilor, declaraţiilor, a pozelor, etc., etc.

Un interminabil şir de etc., amestecat cu lume, sergenţi luptând cu publicul, ciorapi fini murdăriţi de ulei, îmbrânceli, zâmbete, şi inevitabilele figuri mahmure ale învinşilor sau ghinioniştilor.

Lumea a început să se scurgă spre autobuze şi tramvaie, grăbită de celulele stomacale, care începuseră să-şi ceară dreptul... Constatări, reflexii, explicaţii, etc.

Grăbindu-ne spre redacţie, timpanul a surprins următoarele două „chestii” finale:

— Şi cu un cal să fi fugit B. M. W-ul şi tot bătea, a opinat d. ing. Closs.

— Am să-mi fac o vilă aci în parcul Jianu ca să văd cursele de automobile gratis, — conchidea unul supărat că trebuise să plătească.

EMIL IENCEC

ASISTENŢA

La desfăşurarea probelor automobiliste şi motocicliste pentru „Marele premiu al Bucureştilor” a fost mare afluenţă de spectatori şi nici figurile proeminente reprezentând autorităţile şi oficialităţile nu au lipsit.

Printre cei prezenţi notăm pe d-nele: Butculescu, ing. Persu şi Closs, d-ra Marina Ştirbey şi d-nii: Fabriţius, ministrul Germaniei la Bucureşti, Iulian Peter, primarul general al Capitalei, Scarlat Stan, ing. Aurel Persu, Neagu Boerescu, directorul general U. F. S. R., ing. Zarifopol, N. Jilescu, av. Const. Roşiu, ing. Dahon, Verona, C. Chiriacescu, Marin Butculescu, prinţul Wittgenstein, B. B. Assan, George Polizu-Micşuneşti, Ionel Schmitzer, Paul Vasilescu, C. H. Bryan, ing. Radu Costescu, H. Conovici, etc.

Ing. Jean Calcianu primul învingător al zilei

Reuniunea „Marelui Premiu al Bucureştilor” s'a deschis prin disputarea cursei deschisă automobilelor de mică cilindrată.

Pe distanţă de 37 km. 500 (15 tururi), şi-au dat întâlnire:

Ralph Weimberg, Ford. ing. Jean Calcianu, B. M. W., dr. Titu Manicatide, Fiat, Petre Cristea, D.K.W.

Intrecerea nu a avut istoric decât pe primele sute de metri.

Plecat bine, dr. Titu Manicatide a lăsat impresia că este un candidat serios la victorie.

Jean Calcianu a trecut însă în frunte, la primul unghiu al traseului şi nu a mai părăsit comandamentul, cu toate eforturile lui Manicatide, care a rămas tot timpul în poziţia secundă.

Ralph Weimberg şi Petre Cristea insuficient serviţi de maşinile pilotate, nu au contat.

Germanul Paul Heinemann

a câştigat în stil de mare campion

Proba trăsurilor de sport a pus în linie pe următorii 8 concurenţi:

Ing. Jean Calcianu, Hotchkiss, Paul Heinemann (Germania), B. M. W., William Raymond Young, B. M. W., ing. A. G. G. de Chastelain, B. M. V., Renato Ferrero, Ford-Miller, Michael Sontag, Bugatti, Al. Gheorghiu, B. M. W., St. Popescu-Negoeşti, Peugeot.

Plecarea s'a dat în perfecte condiţiuni. Ferrero ţâşneşte primul şi Sontag întârzie puţin la steag.

Heinemann se pune în urmărirea leader-ului dar Ferrero este tot în frunte, după primul tur, Heimann fiind urmat în ordine de: Calcianu, Chastelain, Young, Sontag, Al. Gheorghiu şi Popescu-Negoeşti.

In turul al doilea Heinemann este în frunte şi situaţia rămâne neschimbată până la încheierea turului al treilea, când Young trece peste de Chastelain.

Un tur mai departe, Sontag întrece şi el pe de Chastelain şi după un altul depăşeşte şi pe Young.

La sfârşitul turului al cincilea situaţia era: Heinemann, Ferrero, Calcianu, Sontag, Young, A. G. G. de Chastelain, Gheorghiu, Popescu.

Situaţia aceasta se menţine până la turul al zecelea, când Heinemann dublează pe Gheorghiu şi Popescu.

Ordinea se menţine până în turul al 14-lea, când rupându-i-se o conductă a frânelor, Calcianu abandonează lăsând locul al treilea lui Sontag.

Situaţia rămâne neschimbată până în turul al 18-lea, când după Heinemann, dar la distanţă de un tur, apare Sontag. Ferrero abandonase în urma unui defect de motor.

Cursa s'a disputat.

Heinemann, Sontag, Young, de Chastelain, Gheorghiu şi Popescu s'au stabilizat pe poziţii şi alergarea ia sfârşit, înregistându-se la sosire ordinea de mai sus.

Timpurile intermediare ale probei sunt:

10 tururi (25 km.): Heinemann, în 15 min. 13 sec. 30.

20 tururi: Heinemann, în 30 min. 05 sec. 14.

Motociclistul Ioan Popa, clasat al doilea

UNIVERSUL

IN FAŢA UNEI NUMEROASE ASISTENŢE

Petre Cristea a câştigat cea mai importantă probă a „Marelui Premiu al Bucureştilor”

LUDWIG KRAUSS

Ludwig Kraus a realizat cea mai ridicată medie orară a zilei. Paul Heinemann şi Jean Calcianu învingători la categoria sport

Motocicliştii români au fost urmăriţi de un mare ghinion.

Krauss a realizat cea mai mare medie orară a zilei

Cursa motociclistă a zilei a corespuns celui mai pasionant spectacol, cu toate că germanul Ludwig Krauss a manifestat o categorică superioritate asupra adversarilor.

Lupta ce s'a dat pentru ocuparea celui de al doilea loc în clasament a fost însă, deadrepntul pasionantă.

Din cei 11 inscrişi au acceptat startul, următorii 8:

Nicolae Ionescu-Cristea, Norton.

Ludwig Krauss, B. M. V.

Ion Popa, Norton.

Marin Mareş, N. S. U.

Nicolae Nicolici, I. R. R.

Const. Voluntaru, Rudge.

Lazăr Georgescuu, N. S. U.

Iosif Roman, Rudge.

La darea semnalului, Voluntaru în pană de bujie, rămâne şi stânjeneşte din acţiune şi pe Lazăr Georgescu, în timp ce Nicolae Nicolici pierde aproape 100 metri.

Krauss se repede în cap şi dansul începe sub conducerea excelentului pilot german.

In timp ce el termină detaşat primul tur, Popa şi Ionescu-Cristea luptă crâncen pentru locul secund, urmaţi în ordine de Mareş, Roman, Nicolici şi Lazăr Georgescu.

In turul următor, situaţia în primele trei locuri nu se schimbă, dar al patrulea este acum Nicolae Nicolici.

LAZAR GEORGESCU ABANDONEAZA

Ordinea se ţine şi în turul al patrulea dar, în cel de al cincilea, Nicolici trece peste Ionescu-Cristea şi Popa, întinzându-se după Kranass.

Lazăr Georgescu, lipsit de frâne, abandonează.

Timp de patru tururi situaţia rămâne neschimbată dar primii trei următori ai lui Krauss arborează o „armonică” pasionantă.

In turul al 9-lea, Nicolici greşeşte într'un viraj şi lasă locul al 2-lea lui Popa.

Nu întârzie însă să revină şi, două tururi mai târziu situaţia era: Krauss, Nicolici, Ionescu-Cristea, Popa, Roman şi Mareş.

GHINIONUL LUI NICOLICI

Trei tururi se scurg fără modificări, dar în penultimul, când se credea că orice schimbare este imposibilă, o pană se produce la cutia de viteze a lui Nicolici şi excelentul alergător şi mare animator al cursei, se vede silit să abandoneze

Situaţia este lămurită.

Krauss trece primul linia de sosire, urmat în ordine de Popa, Ionescu-Cristea, Roman şi Mareş.

Timpurile intermediare sunt:

5 tururi: Krauss, în 7 min. 30 sec. 96.

10 tururi: Krauss, în 14 min. 52 sec. 25.

O plimbare de sănătate pentru Petre Cristea

Intrecerea deschisă trăsurilor de curse a însemnat o plimbare de sănătate pentru excelentul Petre Cristea care, conducând din cap în cap, a realizat o medie superioară celeia reuşită de germanul Heinmann.

Conform celor anunţate de noi eri, Petre Cristea a pilotat, în această cursă, maşina cu care reprezentantul fabricei B. M. W. a câştigat proba trăsurilor de sport.

PETRE CRISTEA

Startul în ultima probă a zilei a fost acceptat de:

St. Nadossy-Sztricha (Ungaria), Alfa Romeo.

Petre Cristea, B. M. W.

Ing. Jean Calcianu, Steyr.

Michael Sontag, Bugatti.

Iorgu Ghica, Maserati.

Eugen Stănescu, Renault.

Petre Cristea scapă din plecare şi efectuiază primul tur, având la distanţe mici pe Nadossy, Ghica, Calcianu, Sontag şi Stănescu.

Situaţia este aceiaşi în turul al doilea, pentruca în cel de al treilea, Calcianu să depăşească pe Ghica de care se apropiase Sontag.

Până la sfârşitul turului al 8-lea nu intervine nici o modificare.

Apoi, Calcianu are o pană de motor şi abandonează pentru ca turul 10 să vadă pe concurenţi trecând în ordinea: Cristea, Nadossy, Sontag, Ghica.

Nadossy opreşte un tur mai departe şi Ghica reîntrece pe Sontag.

Repornind după un tur, Nadossy opreşte din nou, din cauza unui defect de ungere.

El reia lupta de mai multe ori spre a sfârşi să abandoneze definitiv, după alte câteva tururi.

CRISTEA CONDUCE CU AUTORITATE

Incepând din turul al 15-lea situaţia se clarifică.

PAUL HEINEMANN

Petre Cristea conduce cu un avans de 36 secunde asupra lui Ghica, după care la 4 secunde urmează Sontag.

Mai sunt 20 tururi dar situaţia rămâne neschimbată cu singura deosebire că Iorgu Ghica mai câştigă câteva secunde pe care le pierde Sontag şi Petre Cristea trece linia de sosire în câştigător detaşat.

Timpurile intermediare sunt:

10 tururi: Petre Cristea, în 14 min. 41 sec. 70.

20 tururi: Petre Cristea, în 29 min. 38 sec. 03.

30 tururi: Petre Cristea, în 44 min. 25 sec. 02.

REZULTATELE TEHNICE

AUTOMOBILE SPORT SUB 1.500 CMC.

1. Ing. JEAN CALCIANU (B. M. W.), a parcurs 37 km. 500 (15 tururi) în 27 min. 06 sec. 53, cu o iuţeală mijlocie de 82 km. 973 pe oră;

2. Dr. Titu Manicatide **(Fiat), în 27 min. 14 sec. 07;**

3. Ralph Weimberg (Ford-Eifel), în 29 min. 41 sec. 56;

4. Petre Cristea (D. K. V.), în 31 min. 21 sec. 89.

4 concurenţi.

CATEGORIA SPORT

1. PAUL HEINEMANN (Germania), pe B. M. W., a parcurs 62 km. 500 (25 tururi), în 37 min. 26 sec. 92, cu o medie de 100 km. 130 pe oră;

2. Michael Sontag **(Bugatti), în 40 min. 48 sec. 01;**

3. Raymond William Young (B. M. W.), în 41 min. 42 sec. 90;

4. A. G. G. de Chastelain (B. M. W.), în 43 min. 16 sec. 06.

8 concurenţi.

CATEGORIA CURSE

1. PETRE CRISTEA (B. M. W.), a parcurs 87 km. 500 (35 tururi), în 51 min. 52 sec. 97, cu o viteză orară de 101 km. 188 (cea mai bună medie automobilistă);

2. Iorgu Ghica **(Maserati), în 52 min. 17 sec. 75 (100 km. 382** pe oră**);**

3. Michael Sontag (Bugatti), în 52 min. 51 sec. 80.

6 concurenţi.

MOTOCICLETE

1. LUDWIG KRAUSS (B. M. W.), a parcurs 37 km. 500 (15 tururi), în 22 min. 13 sec. 54, cu o iuţeală mijlocie de 101 km. 196 pe oră (cea mai bună medie a zilei);

2. Ion Popa **(Norton), în 23 min. 46 sec. 97 (94 km. 600 pe oră);**

3. Nicolae Ionescu-Cristea (Norton), în 24 min. 01 sec. 60;

4. Iosif Roman (Rudge);

5. Marin Mareş (N. S. U.);

8 concurenţi.

Generalul Paul Heinemann, câştigând cursa cu maşina cat. sport.

Protagoniştii

In afară de cei patru câştigători ai zilei, cari s'au comportat cum nu se poate mai bine, difuzând calităţi de mari maeştri ai volanului, vom remarca pe câţiva alergători cari s'au dovedit a fi demni adversari ai învingătorilor lor.

Din acest punct de vedere, pe primul plan trebue situat motociclistul Nicolae Nicolici, care, în proba disputată a demonstrat în mod vădit că este astăzi cel mai bun alergător român.

Handicapat de o plecare proastă şi de o greşală într'unul din virajuri, a refăcut sigur terenul dominând — cu excepţia lui Krauss, — pe toţi adversarii.

N'a avut norocul să culeagă rodul vastelor lui posibilităţi, din cauza unei stupide pene la cutia de viteze, pană intervenită în penultimul tur, atunci când locul al doilea îi era asigurat.

Mihail Sontag este a doua figură proeminentă din lotul necâştigătorilor.

S'a întrecut, pur şi simplu, pe sine. Îi cunoaştem tenacitatea dar, niciodată nu ne-am fi aşteptat la atâta răbdare din partea lui.

Plecat prost în ambele curse, Sontag şi-a „vânat” adversarii cu un rar stoicism şi a isbutit să reediteze perfomanţele din gloriosul lui trecut.

Rămâne un automobilist de valoare, căruia încă nu i se pot refuza satisfacţii de mari proporţii.

Un cuvânt de bine se cuvine lui Iorgu Ghica şi Ion Popa.

S'au purtat admirabil şi în conformitate cu antecedentele lor.

Intr'un număr viitor, ne vom ocupa pe larg de toţi cei cari s'au ilustrat în cursele de eri.

DECLARAŢII

După încheierea reuniunei am schimbat câteva cuvinte cu protagoniştii alergărei şi cu auxiliarii lor.

Le redăm părerile:

Petre Cristea. — **Am văzut în sfârşit, ce înseamnă să pilotezi o maşină pregătită de fabrică şi sunt încântat.**

Iorgu Ghica. — **Am făcut tot ce am putut.**

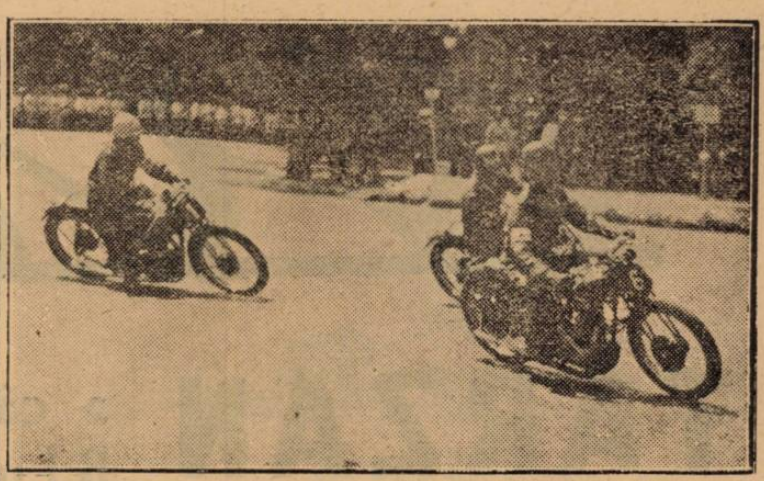
A fost o cursă destul de grea.

Michael Sontag. — **Mai mult nu se putea face.**

Am luptat cu maşini superioare.

Jean Calcianu. — **Am pierdut. Nu-i nimic.**

Ştiu cel puţin că de aci înainte voi avea maşină cu care să alerg.



O turnantă în concursul motociclist disputat eri.

Ştiu ce am de făcut şi sunt sigur că-mi voi pune Steyr-ul pe picioare.

Paul Heinemann. — **Sunt fericit că am venit în România, unde am întâmpinat o sportivitate rar întâlnită în alte părţi. Voi fi foarte fericit să revin.**

Ludwig Krauss. — **Sunt bucuros că am putut alerga în România, mai cu seamă că amicul meu Henne îmi pomenise de sportivitatea publicului românesc. Reuniunea de astăzi a venit să confirme aceste spuse.**

Voi adăuga că ni s'au făcut, în România, toate înlesnirile şi am fost primiţi ca în nici o altă parte.

Dacă mai stau zece zile aci, mă îngraş cu tot atâtea kilograme.

Ing. Ernst Loof. — **Sunt fericit că am revenit în România (N. R. d. ing. Loof a însoţit şi pe Henne, anul trecut) şi sunt încântat de felul cum a condus Petre Cristea o maşină pe care o pilota pentru prima dată.**

Rămân câteva zile, spre a vizita, cât mai amănunţit, România.

Prinţul Wittgenstein, **reprezentantul fabricii B. M. W. —**

Sunt mulţumit de rezultat şi cred că încredinţând maşina lui Petre Cristea, am făcut un mare serviciu sportului românesc.

Am o deosebită admiraţie pentru felul cum a condus şi sper că la anul viitor, excelentul pilot român va alerga pe o maşină a fabricei.

TRIUMFUL B. M. W-ULUI

Ca încheere vom evidenţia triumful fabricei germane B. M. W., învingătoare în toate cele patru probe ale zilei.

Jenny Dumitrescu

Tourist Trophy-ul s'a terminat

Daniel, câştigător la categoria 500 ccm.

Londra, 19. — Eri s'au disputat pe Insula Man cursele motocicliste, rezervate categoriei de 500 ccm., cu care s'a încheiat Tourist Trophy-ul din anul acesta.

S'au înregistrat următoarele rezultate:

1. DANIEL (Anglia) în 2:57:50:06 (143,402 km. medie orară).
2. STANLEY WOOD (Anglia) 2:58:05,4.
3. FRITH (Angl.) 2:58:07,4.
4. WILDE (Angl.) 3:01:52.
5. WEST (Germania) 3:04:27.
6. WELLORS (Anglia) 3:07:10.

Cuplul Sommer-Biondetti conduce în cursa de 24 de ore dela Mans

Automobilistul francez Dreyfus a abandonat

Paris, 19. — **Faimoasa cursă de automobile de 24 de ore din Le Mans a început ieri la ora 16 pe circuitul Sarthe. Au luat plecarea 42 de concurenţi, pilotând automobile cu tot felul de cilindraje, Delahay, Talbot, Alfa Romeo, Delage, Amilcar, Riley, Simca, etc.**

Primele tururi sunt parcurse cu mare viteză, Dreyfuss pe Delahaye, Sommer pe Alfa Romeo şi Ancelin pe Talbot, conducând rând pe rând.

Acesta din urmă bate recordul turului cu o medie orară de 151.785 km.

In a doua oră, mai multe automobile abandonează, între cari şi echipa favorită Dreyfuss-Chiron pe Delahaye. Cel mai bun tur este realizat de Sommer în 5 min. 13 secunde şi 8/10, cu o medie de 194 km. pe oră.

In a 6-a oră abandonează un alt concurent important, Ancelin, pe Talbot.

In zorii zilei 22 de automobile din cele 42, abandonaseră.

Clasamentul general la ora 8 era:

1. Sommer-Biondetti pe Alfa Romeo.

2. Cheboud-Tremoulet pe Delahaye.

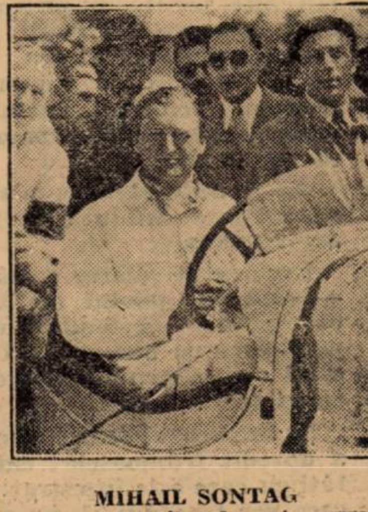
3. Perraud-Cabantous pe Delahaye.

La această oră fusese parcurse 168 de ture, adică 2266 km. şi 656 metri, cu o medie de 141.655 km. pe oră.

La ora 8.15, maşina condusă de echipa britanică Mathieson-Clifford, ia foc şi abandonează.

La ora 9 echipa Gorbini-Scaroni pe Simca abandonează.

La ora 10 mai erau 18 concurenţi în cursă. Poziţia este neschimbată. Echipa Sommer-Biondetti continuă să conducă, menţinând aceiaş medie orară.



MIHAIL SONTAG clasat al doilea la cat. curse